

GT3



Evolução da espécie

Porsche 911 GT3 ganha motor mais potente e visual ligeiramente modificado.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



Ele já era rápido e agora está ainda melhor. O Porsche 911 GT3, utilizado na Porsche Supercup e preferido por várias equipes particulares que disputam campeonatos e corridas de endurance na Europa, Japão, Estados Unidos e Brasil, ganhou um motor mais potente e vários aperfeiçoamentos em sua versão 2003. A nova versão chega em um momento no qual o GT3 reafirma sua vocação esportiva com

vitórias expressivas em corridas importantes como a Mil Milhas Brasileiras e a 24 Horas de Daytona.

A evolução do Porsche 911 GT3 tem motor com 381 cv (21 a mais do que antes e 61 cv a mais que o 911 Carrera). A cilindrada permaneceu a mesma: 3.600 cm³. É um dos motores aspirados mais potentes do mundo, com potência específica de 105,7 cv por litro. A velocidade máxima pode

chegar a 306 km/h e a aceleração de 0 a 100 km/h é feita em 4s5 – 0s3 mais rápido que antes.

Ao reprojetar o GT3, os engenheiros do centro de desenvolvimento da Porsche, em Weissach, trabalharam na dirigibilidade e grau de segurança ativa, além de buscar reduzir o peso do carro. O objetivo final era realçar ainda mais as características que permitem conduzir o 911 GT3 com máxima



reforçado e recebeu radiador de óleo e injeção de lubrificante em determinados pontos.

A suspensão do GT3 foi recalibrada e as novas rodas são mais largas e leves. No eixo dianteiro, a tala do aro aumentou de 8 para 8,5 polegadas, com pneus 235/40 ZR 18. A tala das rodas traseiras mede agora 11 polegadas (era 10 antes) e os pneus são 295/30 ZR 18. Os freios também foram



segurança e prazer de dirigir. O ganho de desempenho do motor foi conseguido por meio do aumento no regime de funcionamento. A faixa vermelha do conta-giros começa agora em 8.200 rpm, 400 rpm mais do que no modelo anterior. O novo 911 GT3 atinge 160 km/h em apenas 9,4 segundos (antes, demorava 10s2) e pelo menos 80% do torque máximo de 39,2 mkgf (era de 37,7 mkgf) é produzido a partir de 2.000 rpm. Para se adequar à maior potência, o sistema de transmissão foi



modificados. Na dianteira do novo GT3, as pinças monobloco são de seis pistões (antes, quatro). Os discos têm diâmetro maior (passou de 330 mm para 350 mm) e contam com dutos de refrigeração de patente Porsche. O sistema antitravamento (ABS) também foi modificado: é mais leve e responde com maiores rapidez e sensibilidade.

O grande destaque é a oferta de discos de freio feitos em compostos de cerâmica (Porsche Ceramic Composite Brake, PCCB) como opcional, como acontece com o 911 Turbo e o Carrera 4S. Somente o 911 GT2 tem o PCCB de série.

Visualmente, a novidade do novo GT3 é a asa traseira ajustável, que atua na estabilidade direcional em alta velocidade e na aerodinâmica que torna possível fazer curvas em alta velocidade. A experiência adquirida nas competições foi totalmente aplicada durante os ajustes finais de aerodinâmica no túnel de vento. A saia dianteira também foi redesenhada, o que resultou no coeficiente aerodinâmico (Cx) de 0,30 - baixo para este tipo de carro. Tudo isso confirma a intenção da Porsche em não deixar o 911 GT3 perder seu reinado nas pistas e nas ruas. ■

